

Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière

**Harmonisation des politiques et règlements de transport :
Contexte, progrès et initiatives dans le secteur du transport routier**

Rapport au Conseil de la fédération

Juin 2008

Table des matières

Résumé et plan d'action pour 2008-2009	4
Préface	7
1. Activités des transporteurs routiers : Cadre réglementaire et responsabilités au Canada	8
a) Gouvernements provinciaux et territoriaux	8
b) Administrations municipales	8
c) Gouvernement fédéral.....	8
2. Organigramme du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière	9
a) Mécanismes d'harmonisation de la réglementation.....	9
<i>Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé</i>	9
<i>Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules</i>	10
3. Harmonisation des règlements concernant le transport routier – observations générales	10
4. Accord sur le commerce intérieur - Chapitre sur le transport	12
5. Le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers	15
a) Normes du <i>Code canadien de sécurité</i>	15
b) Enjeux et initiatives actuelles.....	16
<i>Épreuves théoriques et essais sur route</i>	16
<i>Programme de formation des examinateurs de conducteurs</i>	16
<i>Normes médicales pour les conducteurs</i>	16
<i>Heures de service</i>	16
<i>Arrimage des cargaisons</i>	17
<i>Normes d'entretien et d'inspection des véhicules commerciaux</i>	18
<i>Ronde de sécurité</i>	18
<i>Cote de sécurité</i>	18
<i>Vérification en entreprise</i>	19
c) Code canadien de sécurité – progrès et conclusion.....	19
6. Autres conventions et ententes	19
<i>ECIV/IRP</i>	20
<i>Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA)</i>	20
<i>Entente canadienne sur les permis de conduire (entente CDLA)</i>	20
7. Harmonisation nationale de la réglementation des poids et dimensions des véhicules lourds	21
a) Contexte	21
b) Programme canadien de recherche sur les poids et dimensions des véhicules lourds	22
c) Élaboration de normes nationales	22
<i>Impacts et avantages économiques – PE de 1988</i>	23
<i>Modifications du PE – 1994</i>	24

<i>Initiatives d'harmonisation régionale : Groupe de travail des provinces de l'Est 1993-1995</i>	24
<i>Accord sur le commerce intérieur : Examen de la possibilité d'une plus grande uniformité 1996-1997</i>	24
<i>Initiatives d'harmonisation régionale : Groupe de travail des provinces de l'Atlantique 1999 - 2001</i>	25
<i>Initiatives d'harmonisation régionale : Entente entre l'Ontario et le Québec sur les poids et dimensions des véhicules (2000)</i>	26
<i>Initiatives d'harmonisation régionale : PE sur l'harmonisation des conditions des permis spéciaux de poids excédentaire et de dimensions hors-norme dans l'Ouest canadien (2002)</i>	26
<i>Initiatives d'harmonisation régionale : PE sur l'harmonisation des conditions des permis spéciaux pour le transport de balles de foin (2002)</i>	26
<i>Modifications du PE – 2004</i>	26
<i>Initiatives d'harmonisation régionale : Entente de coopération entre l'Ontario et le Québec sur les transports (2006)</i>	26
<i>Initiatives d'harmonisation régionale: Entente entre la Colombie-Britannique et l'Alberta sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'œuvre (TILMA) (2007)</i>	27
<i>Modifications du PE 2008</i>	27
d) Propositions en cours	27
<i>Lignes directrices nationales pour des configurations de véhicules supplémentaires</i>	27
<i>Entente de l'Atlantique sur les conditions des permis spéciaux pour le déplacement des véhicules et des charges indivisibles de dimensions hors-norme</i>	27
8. Progrès et conclusions de l'harmonisation de la réglementation des poids et dimensions des véhicules lourds	27
9. Conclusions	28
Appendice A : Limites réglementaires des dimensions des véhicules en 1992 et en 2008	29
Appendice B : Limites réglementaires de poids en 1992 et en 2008	31
Appendice C : Chronologie des ententes sur la réglementation des transporteurs routiers	33

Résumé et plan d'action pour 2008-2009

Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière est heureux d'avoir l'occasion de rendre compte au Conseil de la fédération de ses travaux et des défis à relever pour offrir un système de transport sécuritaire et efficace qui soutient les économies locales, régionales et nationale tout en satisfaisant aux besoins de mobilité de 33 millions de Canadiens qui vivent dans le deuxième plus grand pays du monde.

L'arrêt rendu par le Conseil fédéral-provincial-territorial des ministres responsables des transports et de la sécurité routière prescrit la tenue d'un « forum de discussion sur l'harmonisation des lois, des politiques et des mesures; et la mise en oeuvre d'une action concertée par les gouvernements membres pour aborder des questions d'intérêt national ou international ».

Dans ce contexte, l'harmonisation des politiques et règlements sur les transports au Canada, et aussi avec nos partenaires commerciaux en Amérique du Nord, constitue un objectif permanent des travaux du Conseil. Des progrès considérables ont été réalisés dans ce secteur au cours des vingt-cinq dernières années sous l'impulsion supplémentaire fournie par l'Accord sur le commerce intérieur (1994), l'Accord de libre-échange nord-américain (1994) et le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (2007).

La coordination et l'harmonisation des politiques et règlements sur les transports dans un pays aussi vaste et diversifié que le Canada s'accompagnent de nombreux défis. Il s'agit de trouver un équilibre délicat entre le besoin de s'assurer que les règlements favorisent un système de transport commercial national et international à la fois transparent et efficace, et la création de possibilités d'exploiter l'innovation et la productivité, éléments souvent essentiels à l'appui des économies locales et régionales. Dans le secteur du transport routier, le Canada jouit de la réputation enviable d'avoir sans cesse obtenu un meilleur rendement et amélioré l'efficacité, la productivité et la sécurité d'un vaste réseau routier dans des conditions démographiques, géographiques et climatiques extrêmement difficiles.

Le Conseil a été un organe de collaboration efficace quant aux questions de transport intergouvernementales et il a fait de grand progrès et acquis beaucoup d'expérience dans le règlement de questions cruciales d'harmonisation de la réglementation grâce à des mécanismes de discussions franches et productives. Voici certaines leçons tirées de l'expérience des vingt-cinq dernières années :

- Il est essentiel que les intervenants participent à l'examen des besoins et des priorités liés à l'harmonisation de la réglementation.
- L'harmonisation de la réglementation des transports est un processus permanent, et non un but ponctuel.
- L'innovation ne devrait pas être vue comme une menace à l'harmonisation de la réglementation; l'amélioration de la productivité du système de transport dans son ensemble est déterminée par la créativité.
- L'uniformisation absolue de la réglementation des transports au Canada n'est ni possible ni souhaitable.
- Il est possible d'en arriver à des compromis pour satisfaire à l'obligation de faciliter le commerce interprovincial et international tout en respectant les besoins et les attributions de chaque gouvernement.
- Il faut du temps pour trouver de bonnes solutions dans un environnement complexe.

Le Conseil est appuyé par une structure efficace, conçue pour favoriser un dialogue régulier et continu entre les fonctionnaires, les intervenants et les autres parties intéressées. Les besoins et les difficultés du secteur des transports sont bien compris. Les intervenants sont encouragés à participer activement à toutes

les réunions de comité et à tous les forums tenus au cours de l'année, ainsi qu'à exprimer leur point de vue sur les besoins et les priorités liés à l'harmonisation de la réglementation.

Les ministres des Transports demeurent résolus à trouver des solutions qui concourent à la réalisation de l'objectif national de se doter du système de transport le plus sécuritaire et le plus efficace du monde. Le Conseil poursuivra son travail pour veiller à la détermination et à la levée des obstacles injustifiables que la divergence des règlements pose à l'efficacité des transports.

Depuis les années 1980, le Conseil élabore et suit un programme dynamique d'harmonisation de la réglementation et il s'est réjoui du nouvel essor fourni par l'Accord sur le commerce intérieur (ACI). Au cours des 14 dernières années, le Conseil a assumé avec succès le rôle, les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu de l'ACI.

La détermination et la suppression des normes réglementaires pouvant constituer des obstacles injustifiables au commerce intérieur s'articulent autour du transport routier et des problèmes touchant l'industrie du transport routier (camionnage). Les normes sont intégrées dans le protocole d'entente (PE) sur les poids et dimensions des véhicules lourds interprovinciaux, qui traite des limites harmonisées des poids et dimensions des véhicules, ainsi que dans le *Code canadien de sécurité* pour les transporteurs routiers, qui traite de la délivrance des permis de conduire, de l'immatriculation et du contrôle du transport par véhicule automobile et de la sécurité routière.

Avec l'aide et la participation active des intervenants, le programme d'harmonisation de la réglementation des transports est constamment mis à jour et perfectionné.

Tel que décrit dans le rapport qui suit, les réalisations accomplies jusqu'ici sont nombreuses et importantes. Quatre mesures d'harmonisation ont été approuvées au début de 2008 (reportez-vous à la page 27). Les travaux se poursuivent sur plusieurs fronts, avec un plan d'action pour 2008-2009 qui intègre les initiatives et les principaux jalons ci-dessous :

PLAN D'ACTION 2008-2009 POUR L'HARMONISATION DE LA RÉGLEMENTATION

Poids et dimensions des véhicules

Secteur	Initiative	Date d'achèvement prévue
Protocole d'entente national	Mise en œuvre des modifications apportées aux normes sur les poids et dimensions afin de tenir compte des technologies d'efficacité énergétique (pneus simples à bande large, dispositifs aérodynamiques).	Juillet 2008
Directives nationales	Élaboration d'une directive nationale sur les conditions des permis spéciaux pour longs trains routiers	Décembre 2008
Directives nationales	Élaboration de directives nationales sur les limites de poids et dimensions des véhicules actuellement utilisées à l'échelle régionale, notamment : <ul style="list-style-type: none">- camions et tracteurs motorisés à essieu tridem;- semi-remorques à quatre essieux.	Avril 2009

Accord régional des provinces de l'Atlantique	Établissement des conditions communes des permis spéciaux pour les véhicules hors-norme.	Juillet 2008
---	--	--------------

Code canadien de sécurité (CCS)

Norme	Initiative	Date d'achèvement prévue
Épreuves théoriques et essais sur route	Mise à jour et ajout	Octobre 2008
Programme de formation des examinateurs de conducteurs	Mise à jour incluant la vérification des freins à air	Octobre 2008
Heures de service	Modifications en cours d'élaboration	Hiver 2009
Heures de service	Exemptions pour secteurs spécialisés	Décembre 2008
Arrimage des cargaisons	Modifications en cours d'élaboration	Printemps 2009
Ronde de sécurité	Rédaction d'un guide d'exécution	Automne 2008
Cote de sécurité	Mise au point d'un accord de réciprocité avec les États-Unis	Automne 2009

Les contributions provinciales nécessaires à l'exécution du programme CCS au Canada (exercice 2006) ont été évaluées à 106,25 millions de dollars par an. En 2006, la contribution de Transports Canada a été de 4,5 millions de dollars, soit environ 4 % du total, le reste étant financé par les provinces et les territoires. Les provinces et les territoires assurent l'allocation principale des ressources pour ce qui est des programmes extraprovinciaux de sécurité et d'exécution relatifs aux véhicules automobiles commerciaux (VAC). Dans ce contexte, même si 15 % des VAC étaient extraprovinciaux, la contribution fédérale devrait être d'au moins 16 millions de dollars par année, soit 80 millions de dollars pendant les cinq années de l'accord.

Préface

Au cours des vingt-cinq dernières années, le transport routier est devenu le mode de transport dominant pour le transport des marchandises et des passagers en Amérique du Nord et il joue un rôle de premier plan en appui du commerce intérieur et international. Pour être véritablement efficace, un système de transport doit tirer parti des points forts de tous les modes de transport disponibles. Or, un système de transport routier sécuritaire et efficace est essentiel aux économies locales, régionales et nationale.

Les compétences étant largement partagées pour ce qui est du réseau routier, l'amélioration de l'efficacité du transport routier par l'harmonisation et la rationalisation des politiques et des règlements touchant le secteur est une priorité élevée.

Conformément à l'orientation reçue du Conseil de la fédération en août 2007, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a entrepris une révision des règlements du domaine des transports afin de vérifier si les systèmes qu'ils prévoient pour l'harmonisation sont efficaces et pour cerner les secteurs qui posent problème et dans lesquels des mesures immédiates s'imposent.

Cette révision fournit également une occasion de décrire les institutions et les processus qui ont été créés pour supprimer les obstacles possibles au commerce intérieur et pour mesurer leur succès dans l'atteinte de l'harmonisation.

Les efforts d'harmonisation nécessitent la participation des divers gouvernements et de l'ensemble de l'industrie des transports et du grand public. Tous les règlements doivent faire l'objet d'une révision par les industries du transport routier et de la fabrication, et par d'autres industries, pour garantir qu'ils n'ont pas d'incidence négative sur le climat des affaires et les occasions commerciales. Compte tenu du vaste éventail d'intervenants et de la diversité géographique, économique et démographique du Canada, la perspective qui s'esquisse est celle d'une initiative dynamique, inclusive et adaptée afin de garantir que notre système de transport satisfasse aux besoins de tous les intervenants dans les économies locales, régionales, nationale et internationale.

1. Activités des transporteurs routiers : Cadre réglementaire et responsabilités au Canada

a) Gouvernements provinciaux et territoriaux

Comme ce sont les provinces et les territoires qui ont la responsabilité première pour la prestation et le fonctionnement du réseau routier au Canada, il leur incombe également la responsabilité des lois et des règlements nécessaires aux fins suivantes :

assurer l'exploitation en toute sécurité du réseau de voies publiques,

- protéger et gérer l'utilisation de l'infrastructure routière,
- améliorer la productivité et l'efficacité du système de transport routier,
- assurer le transport des personnes et des marchandises dans les meilleures conditions de sécurité et d'efficacité possible.

b) Administrations municipales

Les municipalités ont la responsabilité des routes et des ponts situés sur leur territoire. Bien que les règlements provinciaux et territoriaux concernant les limites de poids et dimensions des véhicules s'appliquent également sur le territoire des municipalités en règle générale, ces dernières peuvent aussi avoir des politiques et des règlements concernant la circulation des camions sur le réseau routier municipal tels que des restrictions en matière de circulation sur les routes et les ponts, des permis de poids excédentaire et de dimensions hors-norme, et des valeurs limites d'émission acoustique. Les municipalités partagent également la responsabilité à l'égard de la sécurité routière.

c) Gouvernement fédéral

En vertu de la constitution canadienne, le gouvernement fédéral est responsable de la réglementation du camionnage extraprovincial (c.-à-d. des entreprises de camionnage qui franchissent les frontières des provinces ou des territoires). Cependant, depuis 1954, la responsabilité relative à l'application des règlements a été déléguée aux provinces et aux territoires dans le contexte de la *Loi sur les transports routiers*.

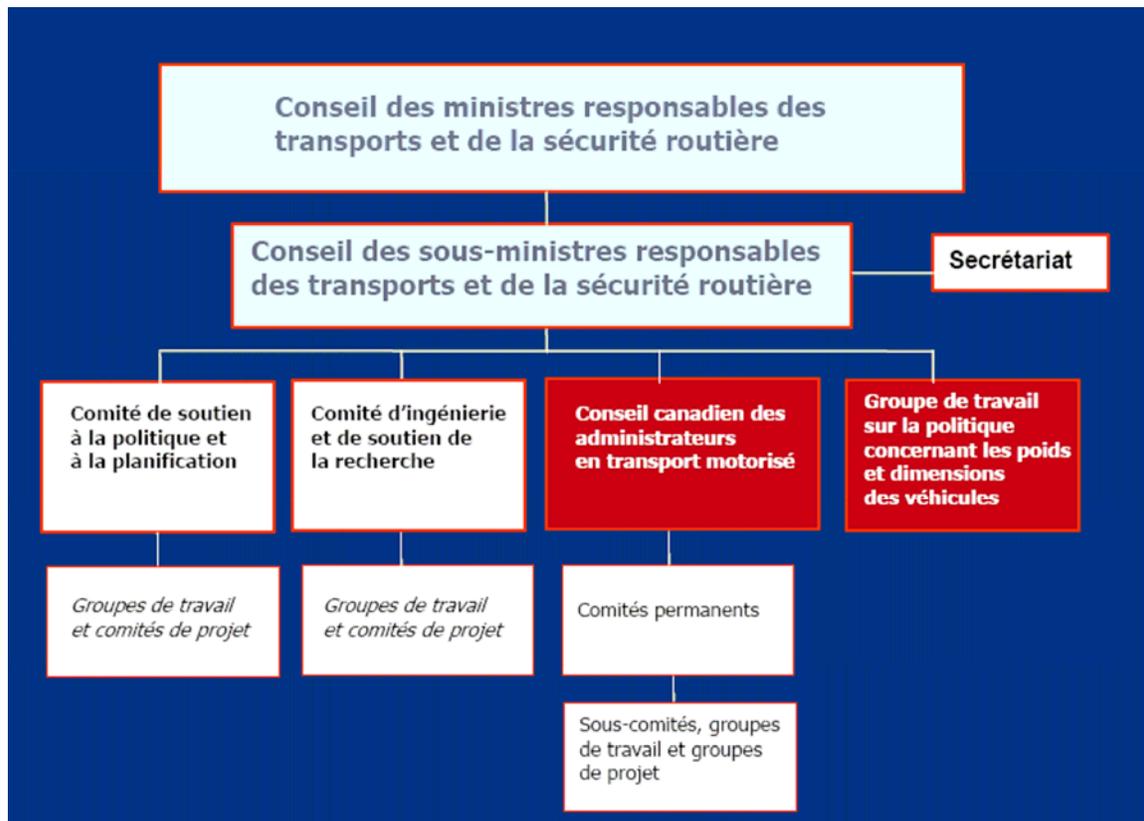
Le gouvernement fédéral est également chargé de réglementer :

- les normes de sécurité concernant la fabrication des nouveaux véhicules,
- le transport des marchandises dangereuses,
- les passages frontaliers internationaux,
- la qualité de l'air, y compris des normes concernant les émissions des moteurs de véhicules et le carburant.

Le gouvernement fédéral réglemente aussi les modes de transport aérien, ferroviaire et maritime.

2. Organigramme du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière

Dans l'exécution de son mandat, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière peut compter sur une structure conçue pour favoriser une étroite collaboration entre tous les gouvernements à l'égard de questions d'ordres technique et politique touchant les transports. En outre, le Conseil reconnaît qu'il est essentiel d'encourager la participation active des intervenants aux délibérations sur des sujets qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité du système de transport.



a) Mécanismes d'harmonisation de la réglementation

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé est un organisme sans but lucratif légalement constitué, qui coordonne l'administration et les aspects opérationnels liés à la délivrance des permis de conduire, à l'immatriculation et au contrôle du transport par véhicule automobile et à la sécurité routière. Par l'intermédiaire de la structure du CCATM et de ses comités et groupes de travail, cette tribune nationale offre un mécanisme par lequel les représentants gouvernementaux peuvent travailler en étroite collaboration, avec la participation des intervenants, à l'élaboration des politiques et des programmes publics.

Le CCATM mène ses activités par l'intermédiaire de trois comités permanents, soit le Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques (SRRP), le Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules (CV) et le Comité permanent sur la conformité et la réglementation (CR). Le Comité permanent sur la SRRP est chargé de coordonner les travaux du gouvernement fédéral et des

gouvernements provinciaux et territoriaux en matière de sécurité routière, de formuler des recommandations en appui des programmes de sécurité routière, et d'élaborer une expertise et des stratégies globales afin de prévenir les accidents de la route et réduire leurs conséquences. Le Comité permanent sur les CV est responsable de tous les aspects ayant trait à l'immatriculation et au contrôle des véhicules, aux normes et aux inspections des véhicules utilitaires légers et à la délivrance et au contrôle des permis de conduire. Le Comité permanent sur la CR du CCATM est principalement responsable des activités et programmes de conformité, des politiques et règlements ayant trait aux exigences relatives aux conducteurs et véhicules commerciaux et aux entreprises de transport routier au Canada, incluant le *Code canadien de sécurité*, afin d'en arriver à la standardisation des règlements, des programmes et de la conformité dans tous les gouvernements. Ces comités se réunissent chacun deux fois par année, et la participation est ouverte à tous les intervenants et à toutes les parties intéressées.

Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules

Le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules a été mis sur pied au moment du premier accord national sur le règlement sur les poids et dimensions des véhicules en 1988, et a reçu un mandat incluant ce qui suit :

- élaborer une stratégie d'harmonisation des limites de poids et dimensions des véhicules au Canada;
- rechercher une plus grande uniformité nationale et/ou régionale des politiques, règlements et pratiques d'application de la loi concernant les limites de poids et dimensions des véhicules lourds;
- élaborer et communiquer la position du Canada à l'égard des discussions sur l'harmonisation des règlements en vertu de l'ALENA et du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité entre le Canada, les États-Unis et le Mexique.

Le groupe de travail tient des réunions publiques annuelles avec les intervenants et les parties intéressées afin d'examiner les besoins et les priorités en ce qui a trait à l'harmonisation des règlements au Canada. En outre, des réunions régionales regroupant les intervenants sont également tenues régulièrement pour étudier et concrétiser des initiatives d'harmonisation présentant un intérêt particulier pour la région.

Le CCATM et le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules doivent rendre compte au Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, et doivent présenter régulièrement au Conseil des ministres des rapports sur les progrès et les questions en suspens.

3. Harmonisation des règlements concernant le transport routier – observations générales

Au cours des vingt-cinq dernières années, le Conseil des ministres a réalisé des progrès considérables au chapitre de l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité du système de transport routier et de la simplification et de l'harmonisation du contexte réglementaire qui régit son fonctionnement.

Néanmoins, la diversité phénoménale que présentent les structures économiques, géographiques, démographiques et commerciales pose souvent des défis importants pour les efforts d'harmonisation nationale :

- Il existe d'énormes variations de la qualité et de l'état de l'infrastructure routière d'un bout à l'autre du Canada.
- Les activités routières dans les zones urbaines présentent des défis sensiblement différents de celles des régions rurales et des régions éloignées.
- Les problèmes et les contraintes de sécurité (vitesse, occasions de doubler, etc.) sur des routes planes des prairies sont fort différents de ceux des régions montagneuses.

- Les activités sur les autoroutes à accès contrôlé offrent des occasions et des contraintes différentes de celles que l'on trouve sur les routes à deux voies et dans les régions nordiques ou éloignées.

L'origine et la destination des camions en circulation peuvent fournir un éclairage différent à l'harmonisation des règlements. Il est sans doute plus important de travailler à l'harmonisation transnationale plutôt qu'à l'harmonisation nationale. Les données chiffrées provenant de l'enquête exhaustive sur les véhicules commerciaux (Commercial Vehicle Survey) de l'Ontario, par exemple, montrent que 66 % de tous les parcours de camions à destination et en provenance de l'Ontario ont les États-Unis comme point d'origine ou de destination. S'ajoutent à cela 30 % qui ont leur point d'origine ou de destination au Québec. De plus, 3 % ont trait aux Maritimes et le 1 % restant a trait à l'Ouest canadien. Par conséquent, les règlements de l'Ontario sont conçus pour appuyer le transport et le commerce intérieurs avec le Québec, le Michigan et New York. Les tolérances de poids de l'Ontario pour les camions lourds sont plus généreuses que celles des autres provinces à l'exclusion du Québec.

Les grands écarts dans la capacité de l'infrastructure physique des routes sont reconnus dans le réseau routier national (RRN), une définition fédérale/provinciale/territoriale des routes principales du Canada. Bien que le RRN ne représente que 3 % du réseau routier total, il comprend néanmoins des routes sur le territoire de chaque gouvernement qui sont les plus importantes pour la circulation intraprovinciale, interprovinciale et internationale des automobiles et des camions. Ces 38 000 kilomètres de routes importantes sont classifiés comme routes principales, routes collectrices et routes du Nord/éloignées, ce qui reflète les grandes différences qui existent entre leur état physique et leur capacité. Les 97 % des routes du Canada qui ne sont pas comprises dans le RRN présentent encore de plus grandes différences quant à l'état et à la capacité.

Malgré que l'uniformité réglementaire semble à prime abord très souhaitable, le fait demeure que les différences sont très importantes en ce qui a trait à certains aspects des règlements sur le transport routier. Par conséquent, même si l'harmonisation peut présenter des avantages, il y a inévitablement des coûts liés à tout scénario d'harmonisation. Par exemple, les gouvernements qui ont des limites de poids inférieures auront à subir des coûts d'infrastructure supplémentaires si les limites sont majorées; les transporteurs et les expéditeurs peuvent avoir à engager des coûts de transport plus élevés si les limites sont abaissées et il faudra un plus grand nombre de camions pour transporter la même quantité de marchandises, d'où un accroissement de la congestion et des émissions.

L'expérience montre que les retombées économiques d'une productivité accrue peuvent être substantielles dans l'ensemble, mais qu'elles ne seraient pas partagées également entre toutes les parties touchées. Une façon de composer avec ces réalités physiques et fiscales serait de développer des ententes d'harmonisation régionales répondant aux besoins divergents des expéditeurs et à la capacité différente de l'infrastructure routière de l'Ontario et du Québec, par exemple, par opposition à ceux des quatre provinces de l'Ouest et du Nord, ou des provinces de l'Atlantique. Ces ententes d'harmonisation régionale sont décrites plus loin.

Les limites de poids qui ont cours au Canada sont beaucoup plus élevées que celles prescrites par le gouvernement fédéral aux États-Unis, et elles sont modérément plus élevées que celles de la plupart des États des États-Unis. En raison de l'augmentation extraordinaire du commerce Nord-Sud entraînée par l'ALENA, la stratégie du Canada en matière de réglementation des poids et dimensions des véhicules doit répondre aux besoins des expéditeurs du marché intérieur comme à ceux du marché international.

Les divers ministères des transports du Canada sont engagés dans un processus continu d'établissement des normes, d'évaluation et de révision des règlements afin de garantir que ceux-ci sont harmonisés entre les divers gouvernements, de favoriser la croissance économique et la compétitivité, et d'appuyer le commerce.

4. Accord sur le commerce intérieur – Chapitre sur le transport

Le programme d'harmonisation de la réglementation qui a été élaboré et poursuivi pendant les années 1980 a pris un nouvel essor lorsque l'Accord sur le commerce intérieur (ACI) a été conclu en 1994. Dans son chapitre sur le transport, l'ACI établissait des secteurs de travail conjoint, mettant l'accent sur les améliorations à apporter au *Code canadien de sécurité* pour les transporteurs routiers et au protocole d'entente (PE) afin d'établir et de maintenir des règles uniformes régissant les poids et dimensions des véhicules automobiles commerciaux. Toutes les mesures de l'ACI ont été prises en compte par les ministres des Transports.

Les objectifs énoncés pour le transport, en vertu de l'article 1402 de l'ACI, sont, entre autres :

- a. *établir un système de transport canadien intégré et continu :*
 - i. *qui soit sûr, sécuritaire, et efficace,*
 - ii. *qui soit adapté aux besoins des expéditeurs et des voyageurs,*
 - iii. *qui favorise une économie concurrentielle, productive et solide, partout au Canada;*
- b. *confirmer, chaque fois que cela est possible, le rôle prépondérant de la concurrence et des forces du marché dans la prestation de services de transport viables et efficaces;*
- c. *tirer parti des progrès déjà réalisés par les Parties dans la réduction des obstacles au commerce des services de transport, en mettant à profit les mécanismes de consultation et les accords existants;*
- d. *éliminer davantage les obstacles au commerce des services de transport au Canada et faciliter ainsi le commerce intérieur des produits et des services;*
- e. *créer des procédures efficaces :*
 - i. *pour la mise en œuvre et l'application du présent chapitre;*
 - ii. *pour la tenue de consultations propres à résoudre, par la coopération, les questions que soulève l'application du présent chapitre, et à élargir et améliorer les avantages qui en découlent.*

Les fonctions et responsabilités qui incombent au Conseil des ministres en vertu de l'article 1415 de l'ACI, sont, entre autres :

1. *Le Conseil doit :*
 - a. *surveiller et faciliter l'exécution des obligations en matière de conciliation prévues au paragraphe 1408(1);*
 - b. *servir de tribune efficace pour la tenue de consultations visant à concilier davantage les mesures réglementaires et les mesures normatives;*
 - c. *préparer un rapport annuel sur les progrès réalisés dans l'exécution des obligations qui lui incombent en vertu des alinéas a) et b).*
2. *Le Conseil peut :*
 - a. *examiner et débattre les questions relatives à la mise en œuvre, à l'application et à l'amélioration du présent chapitre;*
 - b. *servir de tribune permettant aux Parties d'échanger leurs vues sur les répercussions des mesures proposées, et parvenir à un consensus sur des solutions communes aux questions ou problèmes se rapportant au commerce qui sont visés par le présent chapitre;*
 - c. *constituer les comités, groupes de travail ou groupes d'experts qu'il juge nécessaires ou souhaitables pour assurer le respect des objectifs visés par le présent chapitre;*
 - d. *déléguer à un comité qu'il constitue des fonctions ou responsabilités qui lui incombent en vertu du présent chapitre.*

Les obligations de conciliation en vertu de l'article 1408(1) de l'ACI portent sur neuf points particuliers :

Poids et dimensions des véhicules motorisés

1. *Les Parties s'engagent à établir et à maintenir des règles uniformes régissant les poids et dimensions des véhicules commerciaux motorisés, en s'inspirant du protocole d'entente signé par les Parties en 1988 et modifié en 1992.*
2. *Au moins une fois tous les deux ans, le Conseil révisé ces règles.*

État : En cours – D'importants progrès ont été réalisés quant à l'élaboration de normes nationales en 1988, activités continues pour élargir et perfectionner les normes. Les modifications au protocole d'entente ont été paraphées en 1991, 1994, 1997, 2004 et 2008 (reportez-vous à la section 7).

Permis d'exploitation d'une entreprise de camionnage extraprovinciale

3. *Conformément aux directives du Conseil, chaque Partie élimine, au plus tard le 1^{er} janvier 1996, les conditions d'exploitation qu'elle impose aux entreprises de camionnage extraprovinciales.*

État : Terminé – Les permis d'exploitation d'entreprises extraprovinciales ont été supprimés.

Règles de sécurité concernant les transporteurs routiers

4. *Sous réserve du paragraphe 5, chaque Partie met en application le Code national de la sécurité (CNS) pour les transporteurs routiers, suivant son texte à la date de l'entrée en vigueur du présent accord, dans les six mois qui suivent cette date.*
5. *Les Parties s'efforcent de régler, avant la date de l'entrée en vigueur du présent accord, les questions relatives à l'exécution efficace du programme relatif au Code national de la sécurité.*

État : En cours – Tous les gouvernements ont adopté le CNS, activités continues afin de perfectionner les normes (reportez-vous à la section 5).

Connaissance

6. *Les Parties établissent, avant la date de l'entrée en vigueur du présent accord, un connaissance national uniforme applicable pour le transport de produits par les transporteurs routiers.*

État : Terminé – Un connaissance essentiellement uniforme a été adopté.

Harmonisation des formalités administratives touchant la taxe sur les carburants, la taxe de vente et les droits d'immatriculation des véhicules

7. *Le Conseil prépare, avant la date de l'entrée en vigueur du présent accord, un plan de travail en vue de l'établissement de mécanismes administratifs harmonisés pour la perception de la taxe sur les carburants, de la taxe de vente et des droits d'immatriculation.*

État : Terminé – Tous les gouvernements se sont dotés de mécanismes internationaux pour la perception et le partage des droits d'immatriculation et de la taxe sur les carburants (IFTA et IRP).

Protocole d'entente concernant la révision de la réglementation

8. *Les Parties confirment leurs engagements à l'égard des principes directeurs de la politique réglementaire ainsi qu'à l'égard des critères et du mécanisme applicable pour la révision de la réglementation qui sont mentionnés dans le « Protocole d'entente concernant la révision des règlements relatifs au transport », et elles mettront en application le mécanisme prévu par le protocole d'entente.*

État : En cours – Le protocole d'entente a été paraphé par le Conseil en 1993.

Mandataires aux fins de la signification des actes de procédure

9. *Le Conseil prépare, avant la date de l'entrée en vigueur du présent accord, un plan de travail en vue de la mise en place d'arrangements administratifs harmonisés concernant la désignation des mandataires visé à l'article 1405(1).*

État : Terminé.

Conformité à l'ACI

Comme l'exige l'Accord sur le commerce intérieur, des rapports sur les progrès et les enjeux sont présentés annuellement au Secrétariat du commerce intérieur par le Conseil des ministres. Dans ce contexte :

- Tous les points énumérés dans le chapitre sur le transport de l'ACI ont été réglés ou font actuellement l'objet de discussions continues.
- Aucun avis de contestation n'a été présenté en vertu de l'ACI ayant trait aux enjeux du secteur des transports.

L'ACI a également confié aux gouvernements l'élaboration et l'amélioration continue des principes et des processus pour la révision des règlements touchant le transport. Ces principes, processus et mesures sont décrits dans les parties suivantes.

5. Le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers

Le *Code canadien de sécurité (CCS)* pour les transporteurs routiers a été établi en 1987 afin de favoriser l'uniformité à l'échelle nationale des exigences et dispositions réglementaires provinciales et territoriales, de même que pour accroître l'attention à l'égard de l'exploitation en toute sécurité des véhicules commerciaux en fonction de la réforme de la réglementation. Bien que le CCS lui-même n'ait pas de statut juridique, les normes intégrées au Code servent de normes minimales et de modèles pour les mesures législatives, réglementaires ou administratives prises par les gouvernements. Le Code établit des normes minimales uniformes qui régissent l'exploitation en toute sécurité des véhicules commerciaux à l'échelle nationale et internationale.

a) Normes du *Code canadien de sécurité*

Les normes du CCS font l'objet de révisions et de modifications continues afin d'améliorer leur efficacité ou de satisfaire aux nouvelles exigences réglementaires et elles comprennent ce qui suit :

Norme 1 : Concept du permis de conduire unique	Norme qui interdit la détention de plus d'un permis de conduire et qui comporte des procédures administratives pour veiller à ce que toute infraction de conduite soit portée à un dossier unique au nom du détenteur du permis.
Norme 2 : Épreuves théoriques et essais sur route (conducteurs)	Norme établissant la procédure des essais normalisés des conducteurs commerciaux et comportant des critères pour les épreuves théoriques et les essais sur route et les éléments clés grâce auxquels les administrateurs évalueront les essais.
Norme 3 : Programme de formation des examinateurs de conducteurs	Norme concernant les aptitudes et connaissances des examinateurs de conducteurs.
Norme 4 : Système de classification des permis de conduire	Norme qui prescrit l'uniformité des classes de permis de conduire et un système d'homologation faisant en sorte qu'un permis délivré dans une province ou un territoire soit reconnu dans toutes les provinces et tous les territoires.
Norme 5 : Normes et procédures d'auto-accréditation	Norme qui décrit les critères auxquels les transporteurs et écoles de conduite doivent satisfaire pour être habilités à assurer la formation des apprentis conducteurs commerciaux.
Norme 6 : Normes médicales pour les conducteurs	Les normes médicales du CCATM pour les conducteurs établissent les critères utilisés pour établir l'aptitude des conducteurs à prendre le volant.
Norme 7 : Profil des conducteurs et des transporteurs	Appareil administratif qui fournit aux administrations canadiennes un dossier de rendement sur chaque conducteur et chaque transporteur relativement aux infractions au code de la route et aux règles de sécurité routière. Cette norme renforce les mécanismes d'application de la loi qui permet de retirer le permis des conducteurs et des transporteurs ayant un dossier de conduite inacceptable et elle permet également de déterminer le type de renseignements devant être conservés au dossier de chaque conducteur et de chaque transporteur commerciaux.
Norme 8 : Suspension temporaire	Norme qui décrit les critères en vertu desquels un agent de la paix peut suspendre pour vingt-quatre (24) heures le permis d'un conducteur s'il a des raisons de croire que les capacités de ce dernier sont affaiblies par l'alcool ou la drogue.
Norme 9 : Règlement sur les heures de service	Norme qui décrit le nombre d'heures qu'un conducteur commercial est en mesure de conduire et de travailler. Elle précise les exigences relatives au journal de bord, aux cycles d'exploitation et à la tenue de livre.
Norme 10 : L'arrimage des cargaisons	Norme qui précise les exigences minimales de fixation des charges transportées par un véhicule commercial afin de garantir qu'il ne se déplace

	pas ou qu'il ne se déverse pas sur la chaussée.
Norme 11 : Normes d'entretien et d'inspection des véhicules commerciaux (EIVC)	Norme qui décrit l'entretien et les inspections périodiques requis.
Norme 12 : Critères d'inspection sur route de l'ASVC	Norme qui contient les critères de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux portant sur l'inspection sur route des véhicules.
Norme 13 : Ronde de sécurité	Norme qui prescrit les exigences relatives à la ronde de sécurité quotidienne.
Norme 14 : Cote de sécurité	Norme qui établit un cadre de travail commun grâce auquel chaque gouvernement pourra évaluer le rendement des transporteurs en matière de sécurité.

Norme 15 : Normes de vérification en entreprise	Norme qui décrit le processus de vérification que devront utiliser les gouvernements pour s'assurer de la conformité du transporteur à toutes les normes de sécurité applicables.
Norme 16 : Formation en secourisme	Norme volontaire qui décrit les éléments fondamentaux à traiter dans un cours de secourisme à l'intention des conducteurs commerciaux.

b) Enjeux et initiatives actuelles

Depuis l'introduction du *Code canadien de sécurité* en 1987, un certain nombre de modifications importantes ont été apportées à plusieurs normes afin d'améliorer la sécurité, de tenir compte des résultats de recherche et des changements technologiques, et d'accroître la compatibilité entre la réglementation en vigueur au Canada et celle des États-Unis. Même si toutes les normes ne seront pas toutes abordées, certaines sont décrites ci-après.

Épreuves théoriques et essais sur route

On procède actuellement à l'amélioration et à la mise à jour de la norme du CCS sur les épreuves théoriques et les essais sur route qui comprendront l'intégration d'un modèle pour les essais sur les freins à air.

Programme de formation des examinateurs de conducteurs

La norme du CCS sur le programme de formation des examinateurs de conducteurs est mise à jour afin d'y intégrer une composante sur l'accréditation du programme de formation des examinateurs de conducteurs pour les essais des conducteurs commerciaux, en vue d'une norme à l'échelle de l'Amérique du Nord.

Normes médicales pour les conducteurs

Les normes médicales pour les conducteurs établissent les critères médicaux utilisés pour déterminer si les conducteurs sont médicalement aptes à conduire. Le comité consultatif médical du CCATM est composé de médecins qui agissent comme consultants pour le compte des administrations responsables de la délivrance de permis dans chaque province et chaque territoire qui évaluent les normes existantes, élaborent de nouvelles lignes directrices qui tiennent compte des avancées en matière de traitements médicaux axés sur les intrants de sociétés médicales spécialisées comme la Société canadienne de cardiologie, l'Association canadienne du diabète et l'Association médicale canadienne pour n'en nommer que quelques-unes. En fonction des avancées sur le plan des sciences et de l'expertise, les normes médicales du CCATM sont modifiées régulièrement.

Heures de service

Les heures de service des conducteurs de camions et d'autobus sont réglementées depuis le début des années 1940 afin de contrer la fatigue. En 1988, le Conseil des ministres a adopté la norme sur les heures

de service qui est devenue la première en vertu du *Code canadien de sécurité (CCS)*. Au début des années 1990, un important programme de recherche coopératif a été lancé avec l'appui des gouvernements et de l'industrie du Canada et des États-Unis afin d'enquêter sur les facteurs qui contribuent à la fatigue des conducteurs commerciaux. La recherche comprenait des essais opérationnels mettant en jeu des conducteurs commerciaux et des parcs automobiles du Canada et des États-Unis. Les résultats de la recherche, achevée en 1997, ont été utilisés pour jeter les bases d'une révision et d'une mise au point de la norme sur les heures de service, afin d'améliorer l'efficacité des dispositions réglementaires, de respecter les avancées scientifiques, d'améliorer la sécurité et de faciliter la compréhension desdites dispositions et d'en renforcer l'application.

En utilisant les résultats de recherche pour lancer la discussion, une version révisée de la norme sur les heures de service a été élaborée conjointement avec les gouvernements et les intervenants du Canada. Ces groupes d'intervenants comprenaient des représentants de l'industrie, des chercheurs, des représentants des syndicats et d'autres groupes intéressés militant pour la sécurité. Les heures de service sont régies par les gouvernements provinciaux et territoriaux pour les transporteurs intraprovinciaux et par le gouvernement fédéral pour les transporteurs interprovinciaux, les provinces et les territoires étant chargés de l'application de la loi.

Les questions relatives aux heures de service sont nombreuses et complexes. Bien qu'en 2002 le Conseil des ministres ait adopté la norme révisée du CCS sur les heures de service, en 2003, les ministres ont ordonné au CCATM d'effectuer des recherches supplémentaires pour étudier la demande de l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) concernant une disposition sur les compartiments-couchettes semblable à celle des États-Unis, recherches qui se sont conclues par l'adoption d'une disposition. De nouveau en 2004, selon les directives du Conseil des ministres, d'autres recherches ont été effectuées afin d'étudier la demande de l'OTC et de Transports Canada concernant la question de la durée prévue dans la norme, désignée comme la disposition sur la période de travail. À la fin de 2004, après une évaluation objective des impacts associés à la prolongation de la période d'exploitation des conducteurs réalisée par une commission d'experts sur la fatigue, la disposition sur la période de travail a été maintenue et une prolongation a été jugée inacceptable du point de vue de la sécurité.

Un guide d'interprétation a été élaboré par le CCATM en août 2006, en collaboration avec l'industrie réglementée.

Le règlement sur les heures de service (fédéral) a été adopté le 1^{er} janvier 2007. Néanmoins, des demandes de dispense du règlement dans son ensemble ou en partie ont été présentées par des secteurs précis comme la construction routière, l'industrie gazière et l'industrie forestière. Le travail se poursuit pour veiller à assurer des interprétations communes au cours des prochains mois. Dans le cadre du travail de mise en œuvre au sein des provinces et des territoires, de nombreuses questions ont été soulevées et des modifications à la réglementation fédérale sont actuellement en délibération et des modifications connexes à la réglementation provinciale et territoriale pourraient suivre. Certaines questions sont d'ordre technique, d'autres ont des incidences sur les politiques, et comme certaines modifications à la réglementation sont anticipées, ces questions seront vraisemblablement présentées au Conseil des ministres en temps opportun.

Arrimage des cargaisons

À la suite de nombreux accidents attribués à l'arrimage inadéquat des cargaisons, un important programme de recherche coopératif a été lancé en 1992 avec l'appui d'organismes fédéraux et de l'industrie du Canada et des États-Unis. La recherche était dirigée par les ministères des Transports de l'Ontario et du Québec, sous l'égide d'un comité directeur composé de représentants des gouvernements et de l'industrie des deux pays. Les résultats de recherche ont été utilisés pour élaborer une norme

nord-américaine sur l'arrimage des cargaisons axée sur le rendement, norme qui a reçu un soutien massif de la part de la *Federal Motor Carrier Safety Administration* des États-Unis, des gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral, et des organismes d'intervenants des deux pays.

Les États-Unis ont introduit des dispositions réglementaires en vue d'adopter la norme nord-américaine au début de 2004. Une modification à la norme sur l'arrimage des cargaisons du CCS a été appuyée par le Conseil des ministres à l'automne 2004 et mise en œuvre par les provinces et les territoires au milieu de 2005.

La collaboration historique avec les États-Unis pour la recherche et l'élaboration de la norme a entraîné l'adoption de dispositions réglementaires sur l'arrimage des cargaisons sur des véhicules commerciaux ou à l'intérieur de ces derniers qui sont pratiquement uniformes au Canada et aux États-Unis. Pour assurer l'uniformité quant à l'interprétation et l'application de la norme, un programme de formation conjoint a été établi à l'intention des agents d'application et des transporteurs; ce programme est utilisé à l'échelle des deux pays.

Le travail d'harmonisation accompli par le Canada et les États-Unis contribue à combler quelques écarts qui ont surgi au cours des dernières années. Une tribune publique nord-américaine sur l'arrimage des cargaisons a été créée pour favoriser les discussions et contribuer à la détermination des enjeux afin d'apporter des modifications à la norme. De plus, des représentants canadiens et américains travaillent à des initiatives bilatérales d'un point de vue réglementaire.

Normes d'entretien et d'inspection des véhicules commerciaux

La norme d'entretien et d'inspection des véhicules commerciaux décrit les exigences pour l'entretien et les inspections périodiques des véhicules commerciaux. La norme a été mise à jour et publiée par le CCATM en 2006. Elle prescrit les exigences obligatoires pour les inspections périodiques en atelier des camions et des autobus à l'échelle du pays. Les inspections de sécurité et les programmes d'entretien des véhicules sont maintenant obligatoires en vertu de la loi au sein de tous les gouvernements du Canada. Le CCATM révisé périodiquement les normes en collaboration avec tous les intervenants intéressés.

Ronde de sécurité

La norme d'inspection quotidienne des véhicules vise à fournir des règles claires aux conducteurs afin de repérer rapidement les problèmes et les défaillances des véhicules et de prévenir l'utilisation de véhicules qui sont dans un état susceptible de causer une collision ou une panne. Elle favorise une amélioration du niveau de sécurité et de conformité des véhicules commerciaux circulant sur les routes. Le CCATM a mis cette norme à jour pour la dernière fois en 2005. La norme révisée a été mise en place en Ontario et en Saskatchewan en 2007 et sa mise en œuvre se poursuit au sein des autres gouvernements. Cependant, en raison de l'absence d'une implantation uniforme, l'Ontario, par exemple, a dû élaborer un processus provisoire de reconnaissance interprovincial pour veiller à ce que les transporteurs des autres provinces puissent circuler en Ontario en attendant l'adoption de la nouvelle norme par tous les gouvernements.

Le travail sur l'interprétation des enjeux se continue, et l'élaboration d'un guide sur l'application de la loi ou des clarifications à la norme et aux programmes d'inspection sont prévus.

Cote de sécurité

La norme du CCS sur la cote de sécurité exige que tout transporteur routier détienne une cote de sécurité accordée par la province ou par le territoire où le véhicule est immatriculé et que les transporteurs reçoivent des cotes similaires pour un rendement comparable, peu importe la province ou le territoire. Le CCATM a élaboré cette norme à la suite de vastes consultations et avec la collaboration de divers

intervenants. La mise en œuvre de cette norme a nécessité des changements administratifs et fonctionnels importants au sein des gouvernements.

La *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) du gouvernement fédéral, y compris le *Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers*, est fondée sur la norme du CCS relative à la cote de sécurité approuvée par le Conseil des ministres en 2002 et entrée en vigueur par proclamation le 1^{er} janvier 2006.

Le travail avec la *Federal Motor Carrier Safety Administration* (FMCSA) des États-Unis se poursuit pour assurer la réciprocité des cotes de sécurité pour les transporteurs qui exercent des activités commerciales internationales. Afin d'assurer des règles équitables, il est prévu que les infractions d'un transporteur dans l'autre pays seront transmises et consignées au dossier du transporteur auprès du gouvernement dont il relève. La mise en œuvre d'une norme commune aux divers gouvernements canadiens constitue un défi, et la réconciliation de cette norme avec une norme élaborée de manière indépendante aux États-Unis représente des difficultés encore plus grandes. L'initiative sur la cote de sécurité est prioritaire pour le CCATM et va de pair avec le travail déterminé dans le Partenariat canadien pour la sécurité et la prospérité (PSP).

Vérification en entreprise

La norme du CCS sur la vérification en entreprise, approuvée par le Conseil des ministres en 1998, prévoit un processus de vérification qui doit être utilisé par les gouvernements afin de déterminer le niveau de conformité d'un transporteur aux normes de sécurité applicables. Cette norme a été élaborée en collaboration avec les intervenants de l'industrie du CCATM. La norme sur la vérification du CCS fait partie intégrante des règlements pris en vertu de la LSA.

c) Code canadien de sécurité – progrès et conclusion

Des progrès importants ont été réalisés au cours des vingt dernières années afin d'atteindre une certaine uniformisation entre les administrations canadiennes et dans une large mesure entre les régimes canadien et américain également. Il faut rappeler que le CCS prescrit des normes de base et qu'il incombe aux gouvernements d'imposer des exigences plus rigoureuses. L'élaboration et la mise en œuvre peuvent s'échelonner sur de nombreuses années en raison des différentes opinions régionales et politiques quant aux questions complexes dont le CCATM doit tenir compte et qui nécessitent de longues discussions, l'atteinte d'un consensus et un investissement de temps considérable pour être résolues. Plus de quatorze gouvernements étaient concernés en plus de nombreux intervenants régionaux et nationaux qui ont participé au processus.

Les échéanciers fixés pour la mise en œuvre ne sont pas toujours respectés en raison des changements de gouvernement et de la capacité de prévoir les modifications législatives et réglementaires au sein de chaque administration. La résolution de questions très difficiles qui nécessitent l'atteinte d'un consensus demande du temps.

Le CCATM s'efforce de s'attaquer aux problèmes qu'il a cernés sur plusieurs fronts afin d'assurer une réglementation et une application de la loi uniformes pour l'industrie des transporteurs routiers, à l'échelle nationale et internationale.

6. Autres conventions et ententes

En plus des normes du *Code canadien de sécurité*, le CCATM et le Conseil des ministres responsables des transports ont élaboré et mis en œuvre des ententes nationales et internationales qui touchent l'industrie des transporteurs routiers, notamment :

ECIV/IRP

Les dix provinces sont signataires de l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules (ECIV) et du Plan international d'immatriculation (IRP). Les trois territoires ne sont pas signataires.

Le Plan international d'immatriculation est une entente sur l'immatriculation des véhicules commerciaux entre les États des États-Unis et les provinces du Canada qui prévoit le versement de droits d'immatriculation en fonction de la distance totale parcourue sur le territoire de toutes les compétences. Ce plan permet de garantir que chacun des gouvernements reçoit une somme équitable des recettes découlant de l'immatriculation des véhicules et prévoit un guichet unique pour les propriétaires de véhicules commerciaux auprès du gouvernement dont ils relèvent.

L'ECIV offre des avantages supplémentaires en matière de réciprocité pour les véhicules canadiens de moins de 11 797 kg et des avantages supplémentaires liés aux services pour les véhicules des industries fermière et poissonnière et pour les pannes, en permettant l'utilisation temporaire d'un autre véhicule.

Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA)

L'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants est une entente nord-américaine qui permet aux gouvernements signataires d'administrer et de percevoir en collaboration les taxes sur l'utilisation du carburant. Les quarante-huit États adjacents des États-Unis et les dix provinces du Canada sont signataires de cette entente.

Entente canadienne sur les permis de conduire (entente CDLA)

L'entente CDLA renforce l'entente canadienne existante sur les permis de conduire (entente CDLC) signée par les ministres provinciaux et territoriaux des Transports en 1990. L'entente CDLC appuie le concept du permis de conduire unique et permet l'échange de permis de conduire et de dossiers au Canada. L'entente CDLA intègre différentes initiatives de sécurité comme le processus de vérification et une formation sur la reconnaissance des spécifications des cartes et des documents frauduleux.

En septembre 2005, les ministres provinciaux et territoriaux responsables du CDLC ont signé un protocole d'entente concernant l'entente CDLA qui comprenait un engagement pour chacun des gouvernements en vue de mettre au point l'entente CDLA et de la signer dès que possible.

À l'heure actuelle, les administrations étudient les exigences de l'entente CDLA qui comprennent des modifications aux politiques, aux procédures, aux processus d'exploitation et de fonctionnement, aux systèmes informatiques et dans certains cas aux lois, avant de devenir signataires de l'entente.

Les administrations devront consacrer des ressources importantes pour satisfaire aux exigences de l'entente CDLA. Des ressources supplémentaires seront nécessaires pour les gouvernements qui désirent aller au-delà de l'entente CDLA et mettre en œuvre l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (INHO) des États-Unis et les exigences du Partenariat canadien pour la sécurité et la prospérité (PSP).

L'Agence canadienne des services frontaliers a tenu des discussions bilatérales en ce qui a trait à un « permis de conduire amélioré » (PCA), conforme au PSP. Allant au-delà de la CDLA, le PCA du PSP tient compte d'exigences comme la citoyenneté, la puce d'identification par radiofréquence (PIRF) et les installations de sécurité.

7. Harmonisation nationale de la réglementation des poids et dimensions des véhicules lourds

a) Contexte

Il y a environ 825 000 kilomètres de voie publique et 50 000 ponts dans le système de transport routier du Canada. Environ 250 000 kilomètres de ce réseau sont pavés, y compris environ 16 000 kilomètres d'autoroutes à voies multiples et chaussées séparées.

En vertu de la Constitution, la responsabilité et la compétence en matière de système routier ont été confiées aux dix gouvernements provinciaux en 1867. À l'heure actuelle, les gouvernements des provinces et des territoires sont directement responsables d'environ un tiers du réseau et ils ont confié le reste aux administrations municipales. Environ 2 % du réseau routier, qui se trouve dans les parcs nationaux et autres terrains fédéraux, relève du gouvernement fédéral.

Chaque gouvernement des provinces et des territoires élabore et applique des politiques relatives aux normes de conception et d'utilisation des routes, en plus de collaborer aux lignes directrices nationales dans ces domaines par l'entremise de l'Association des transports du Canada, un groupe gouvernements-industries. Les normes nationales de conception des ponts sont élaborées et gérées par l'Association canadienne de normalisation, avec la participation de tous les gouvernements des provinces et des territoires.

Les gouvernements des provinces et des territoires ont le pouvoir de fixer des limites de poids et dimensions des véhicules sur les routes dont ils sont responsables (sauf les routes qui appartiennent au gouvernement fédéral dans les parcs nationaux, les installations de défense nationale, etc.). Ils ont également le pouvoir de délivrer des permis spéciaux de poids excédentaire ou de dimensions hors-norme et le transport de biens en particulier et d'établir d'autres conditions de permis dans les cas où l'on dépasse les limites réglementées normales. Par conséquent, la réglementation des poids et dimensions des véhicules lourds a évolué dans un contexte provincial et territorial, où les décisions sur l'établissement des restrictions liées aux trajets, aux voies et aux ponts sont prises.

Vers la fin des années 1950, un programme fédéral-provincial de collaboration en matière de routes a été créé afin de concevoir et de construire un réseau routier de haut niveau (composé principalement de deux voies, pavées) reliant la plupart des grands centres dans un corridor est-ouest d'un océan à l'autre. La Transcanadienne a été achevée à la fin des années 1960.

Devant l'importance croissante du camionnage au cours des années 1960 et 1970, la réglementation a grandement évolué en fonction des besoins économiques des provinces et des régions, et des changements réglementaires aux États-Unis. À mesure que des changements étaient apportés d'un bout à l'autre du Canada, on reconnaissait de plus en plus que les écarts entre les règles et le manque d'uniformité nuisaient à l'efficacité du système de transport routier interprovincial. Ces problèmes sont devenus de plus en plus évidents vers la fin des années 1960 et le début des années 1970, lorsque les gouvernements ont adopté des approches différentes afin d'améliorer la productivité du réseau routier et que des nouvelles méthodes d'évaluation de la capacité des ponts, plus libérales, ont été élaborées.

Au début des années 1980, on reconnaissait que les conflits de la réglementation nuisaient sérieusement au commerce interprovincial, ce qui a mené à un effort concerté pour améliorer l'uniformité de la réglementation des poids et dimensions des véhicules lourds.

b) Programme canadien de recherche sur les poids et dimensions des véhicules lourds

Les différences dans la réglementation des poids et dimensions des véhicules lourds découlent de divers jugements d'ingénierie sur la capacité structurale de l'infrastructure routière, la compatibilité des configurations de véhicules lourds et imposants avec la géométrie des routes et des préoccupations au sujet du rendement sécuritaire des véhicules lourds à mesure que les poids et/ou les dimensions changent. Afin d'avoir une base technique commune lors des discussions sur l'harmonisation de la réglementation, il a été convenu qu'il fallait faire une recherche.

Cette recherche abordait les questions de poids et de dimensions des véhicules lourds selon une perspective de « principes de base », se concentrant sur le type et l'ampleur des incidences que des changements de poids et de dimensions des véhicules lourds auraient. Les premières études sur la capacité des ponts ont conclu que la capacité était plus élevée que ce qu'on croyait à l'origine et que des variations de la capacité de charge des structures de chaussée pourraient être une contrainte plus importante.

Afin d'étudier le reste des préoccupations, on a lancé le plus important programme coopératif de recherche sur les routes jamais créé au Canada. D'une valeur de près de 3 millions de dollars, l'Étude sur les poids et dimensions des véhicules, financée et menée par les gouvernements et l'industrie, couvrait une période de 24 mois allant de 1984 à 1986 et consistait en une étude exhaustive de l'incidence des changements apportés aux paramètres, notamment les types de véhicules, les charges, l'espacement des essieux, les types de suspensions, la longueur des remorques et les types d'attelages. Dans le cadre d'un programme d'essai commun comprenant un large éventail de charges et de configurations d'essieux, des données sur la déformation et la flexion ont été recueillies à 13 endroits sur le réseau routier principal d'un bout à l'autre du Canada. À divers endroits au Canada et au Michigan, on a effectué des essais de stabilité et de contrôle des véhicules et l'université du Michigan (University of Michigan) a fait des simulations sur ordinateur du rendement de plus de 200 variantes de configuration de camion.

Pour appuyer les discussions sur l'harmonisation de la réglementation, on a aussi mené des études complémentaires concernant l'incidence de la longueur des véhicules sur les dépassements sur route à deux voies, et les implications économiques de scénarios de changement des poids et dimensions des véhicules.

c) Élaboration de normes nationales

On a utilisé les résultats du programme de recherche en appui aux discussions sur les normes nationales proposées pour la réglementation des poids et dimensions des véhicules lourds et à leur élaboration. En février 1988, grâce aux efforts concertés des représentants de tous les gouvernements et à une vaste consultation des intervenants, le premier protocole d'entente (PE) sur les poids et dimensions des véhicules lourds interprovinciaux a été préparé et présenté au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, qui l'a alors approuvé.

L'entente de 1988 établit des normes nationales communes pour les quatre configurations les plus courantes de poids et dimensions des poids lourds qui circulent d'une province à l'autre (tracteurs semi-remorques et trains doubles). L'uniformité des dimensions est d'une importance capitale et elle est la priorité des intervenants et des responsables de la réglementation depuis les vingt dernières années. Il est impossible de modifier les dimensions d'un véhicule une fois qu'il est construit, mais il est possible d'en modifier le poids en changeant simplement la quantité de marchandises transportées. À la suite de l'harmonisation des dimensions, le chargement du véhicule au niveau minimal autorisé par le gouvernement concerné est devenu pratique courante.

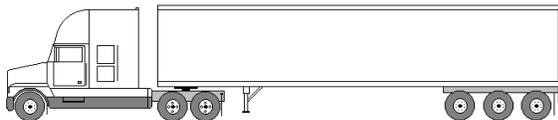
En vertu du PE sur les poids et dimensions, tous les gouvernements ont accepté de permettre aux véhicules respectant les limites fixées dans le PE de circuler sur une portion désignée de leur réseau

routier. Chaque province a la responsabilité de déterminer ses routes désignées respectives, ce qui fait intégralement partie de l'entente. En raison des programmes continus d'amélioration des routes et de réparation des ponts, le réseau routier désigné s'est allongé considérablement depuis 1988.

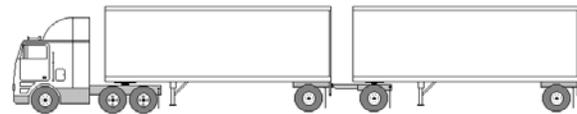
Le PE de 1988 prévoyait aussi la création du Comité mixte sur les poids et dimensions des véhicules qui, en tant que mécanisme de coordination continue de la politique, avait la responsabilité de superviser la mise en œuvre des dispositions du PE par les provinces et les territoires, de surveiller l'avancement de l'harmonisation de la réglementation et d'orienter les modifications futures du PE.

La recherche sur la stabilité et le contrôle a permis d'établir des critères de rendement pour les véhicules lourds en ce qui a trait au renversement, au freinage, à la direction et à la stabilité dynamique. Ces critères ont servi de base solide pour orienter l'évolution des limites de poids et dimensions en permettant l'évaluation de l'incidence des modifications potentielles de la réglementation sur le rendement de sécurité des configurations de véhicules lourds. La recherche sur les chaussées a permis de mieux comprendre l'incidence des véhicules lourds sur les divers types de chaussée utilisés dans les diverses régions du pays.

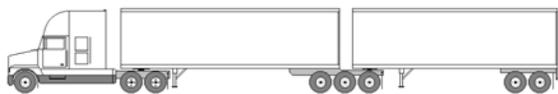
PE de 1988 – Configurations de véhicules comprises



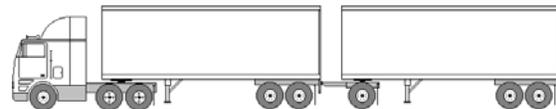
Tracteur semi-remorque



Train double de type A



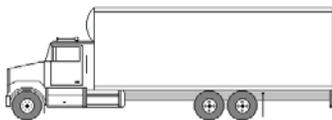
Train double de type B



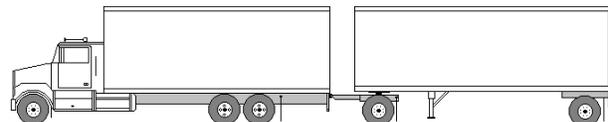
Train double de type C

Par la suite, d'autres travaux et recherches du Comité mixte ont mené à l'élargissement de l'entente en 1991 pour y inclure quatre configurations de véhicules additionnelles.

Modification du PE de 1991 – Configurations de véhicules ajoutées



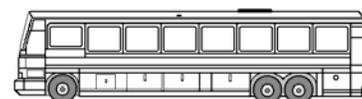
Camion porteur



Camion avec remorque classique



Camion avec remorque semi-portée



Autocar

Impacts et avantages économiques – PE de 1988

L'harmonisation des limites de poids et dimensions des véhicules lourds afférente au PE de 1988 a permis d'améliorer la productivité du système routier et s'est soldé par des mesures réglementaires incitant à

utiliser les configurations les plus stables, les plus sécuritaires et les plus productives, des incidences moindres sur l'infrastructure routière et des coûts de transport moins élevés.

Des études sur les retombées économiques, menées en 1988 et en 1993, ont montré que les changements apportés permettaient de réaliser des économies nettes de 180 à 300 millions de dollars par année pour le camionnage, dont la majorité est restituée aux expéditeurs grâce à des tarifs réduits.

Modifications du PE – 1994

À la suite de la recherche sur la sécurité des dépassements sur route à deux voies, des modifications ont été apportées au PE afin de permettre l'extension de la longueur limite des semi-remorques à 16,2 m (53 pi) et de la longueur hors-tout des trains doubles à 25 m (82 pi).

Initiatives d'harmonisation régionale : Groupe de travail des provinces de l'Est 1993-1995

À la fin de 1993, les six provinces de l'Est ont lancé une initiative afin d'étudier la possibilité de mettre en application une réglementation uniforme des poids et dimensions des véhicules dans leur région. Bien que la mise en œuvre du PE de 1988 avait permis d'atteindre un niveau élevé d'uniformité de la réglementation dans l'Ouest du Canada, les provinces de l'Est avaient conservé leurs limites de poids traditionnellement plus élevées et elles avaient continué à utiliser des configurations de véhicules spécialement conçues pour être productives dans le cadre réglementaire complexe qui regroupe l'Est du Canada et les États importants du Nord-Est (Michigan, New York, Ohio, Maine et Vermont).

L'un des principaux objectifs de cette initiative consistait à simplifier le milieu de la réglementation de l'Est du Canada en adoptant les limites de dimensions des véhicules du PE national et en fixant des limites de poids communes plus élevées dans la région pour ainsi répondre aux besoins des transporteurs et des expéditeurs.

À la suite de vastes consultations des intervenants, un projet d'entente a été présenté au Conseil des ministres à l'automne 1995. Cependant, en raison de l'opposition de certains groupes d'intervenants importants, ce projet d'entente n'a pas été signé.

Accord sur le commerce intérieur : Examen de la possibilité d'une plus grande uniformité 1996-1997

L'Accord sur le commerce intérieur de 1994 indiquait que les différences de limites de poids et dimensions étaient l'un des principaux obstacles à un transport routier plus efficace. En 1995, le Conseil des ministres a demandé au Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules de collaborer avec les intervenants, les expéditeurs, les représentants de l'industrie du camionnage et d'autres parties intéressées afin de préparer une proposition fondée sur les dispositions des PE de 1988, 1991 et 1994 et permettant une plus grande uniformité de la réglementation.

En décembre 1996, le Groupe de travail a préparé un document de travail intitulé « An Approach to Greater National Uniformity in Vehicle Weight and Dimension Limits », qui a été distribué à plus de 200 groupes d'intervenants d'un bout à l'autre du Canada. Ce document invitait ces derniers à formuler des commentaires sur les points suivants :

- les secteurs où une uniformité des normes de poids et dimensions des véhicules serait bénéfique pour l'économie nationale et l'industrie du transport routier;
- un processus visant à établir des normes uniformes dans tous les gouvernements;
- un processus visant à proposer des modifications de ces normes;
- une façon de coordonner la mise en œuvre des modifications réglementaires;
- des configurations de véhicules expérimentaux en vue de la première mise en application des normes nationales uniformes.

Durant l'hiver 1997, des réunions avec des intervenants ont eu lieu afin d'élaborer une proposition. De nombreuses personnes ont participé à ces réunions, notamment des représentants de tous les principaux groupes de transporteurs; des expéditeurs; des fabricants d'équipement; des secteurs des ressources, de l'agriculture et de la construction, des municipalités et d'autres usagers de la route. Voici quels ont été les principaux commentaires :

- pratiquement tous les intervenants étaient d'avis qu'une certaine forme de normes nationales de limites de poids et dimensions des véhicules lourds était nécessaire au Canada;
- certains transporteurs et certains organismes de transporteurs étaient d'avis que des normes nationales uniformes étaient nécessaires pour les configurations de véhicules les plus courantes (c.-à-d. des règles identiques dans chaque province);
- certains transporteurs, certains organismes de transporteurs et la plupart des expéditeurs étaient d'avis que de meilleures normes nationales minimales étaient nécessaires pour assurer l'efficacité du transport interprovincial, mais les provinces devraient pouvoir établir librement des limites de poids et dimensions plus élevées (afin d'appuyer les économies et le commerce des régions);
- les constructeurs de camions et de remorques ont affirmé qu'ils appuyaient l'uniformité des normes nationales uniformes (plus simple, coûts moins élevés, etc.), mais ils sont prêts à construire tout équipement dont leurs clients ont besoin.

À la suite de ces discussions, on a formulé des recommandations en faveur de 16 modifications des normes du PE national. Neuf de ces modifications ont été appuyées de façon unanime pour ensuite être présentées au Conseil des ministres et approuvées par ce dernier lors de sa réunion en juillet 1997.

Même si sept des recommandations n'ont pas été appuyées de façon unanime en 1997 :

- une a par la suite été approuvée en tant que modification du PE national en 2004 (longueur maximale de la boîte de chargement des trains doubles de type A);
- quatre (limite de poids par essieu) ont été adoptées dans l'Est du Canada;
- une a été adoptée dans l'Ouest du Canada (limite de poids brut des trains doubles de type C);
- une a été adoptée par tous les gouvernements, sauf le Québec (aucune restriction de poids au printemps sur les routes principales interprovinciales).

Initiatives d'harmonisation régionale : Groupe de travail des provinces de l'Atlantique 1999 - 2001

Après l'échec de la proposition des provinces de l'Est en 1995, et avec l'aide du Conseil des premiers ministres de l'Atlantique, les quatre provinces de l'Atlantique ont poursuivi leurs efforts afin d'élaborer et de mettre en application une réglementation uniforme des poids et dimensions des véhicules dans leur région.

À la fin de 1999, on a préparé un document de travail et une ébauche de proposition qui ont servi de base aux réunions de consultation des intervenants tenues à 16 endroits dans le Canada atlantique.

À la suite des activités de consultation, la proposition a été peaufinée, ce qui a mené à la présentation d'un projet d'entente sur une réglementation uniforme des poids et dimensions des véhicules aux ministres de l'Atlantique responsables des transports en mai 2001. La proposition, qui a été acceptée, a fait en sorte que des modifications ont été apportées à la réglementation des poids et dimensions des quatre provinces, ce qui permettra d'obtenir l'uniformité à la fin de la stratégie de transition en 2010.

Initiatives d'harmonisation régionale : Entente entre l'Ontario et le Québec sur les poids et dimensions des véhicules (2000)

Une entente a été signée en 2000 entre l'Ontario et le Québec afin de permettre une harmonisation des limites des poids et dimensions des véhicules de configuration semi-remorque à essieux multiples qui ne sont pas inclus dans le PE national, mais qui circulent communément dans les deux provinces. L'entente est entrée en vigueur en janvier 2001.

Initiatives d'harmonisation régionale : PE sur l'harmonisation des conditions des permis spéciaux de poids excédentaire et de dimensions hors-norme dans l'Ouest canadien (2002)

À la suite de discussions avec les intervenants, une entente a été conclue entre les quatre provinces de l'Ouest afin d'améliorer la compatibilité des conditions des permis spéciaux délivrés pour le transport de charges indivisibles de poids excédentaire et/ou de dimensions hors-norme dans la région (en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, et au Manitoba). Un PE sur l'entente a été signé par les ministres des Transports de l'Ouest en novembre 2002.

Initiatives d'harmonisation régionale : PE sur l'harmonisation des conditions des permis spéciaux pour le transport de balles de foin (2002)

Afin de répondre au besoin d'accroître le transport régional de balles de foin dans l'Ouest canadien à cause de conditions de sécheresse, une entente a été conclue pour permettre l'adoption de conditions communes de permis spéciaux en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. Un PE sur l'entente a été signé par les ministres des Transports de l'Ouest en novembre 2002.

Modifications du PE – 2004

À la suite des demandes des intervenants, des modifications ont été apportées au PE en 2004 qui prévoient une augmentation de la longueur maximale de la boîte de chargement des trains doubles de type A à 20 mètres et une extension des normes prévues dans le PE aux véhicules de plaisance.

Initiatives d'harmonisation régionale : Entente de coopération entre l'Ontario et le Québec sur les transports (2006)

En 2006, l'Ontario et le Québec ont signé une entente générale de coopération sur les transports dont l'une des priorités était faire progresser l'harmonisation de la réglementation relative au camionnage. Cette entente confirmait le rôle important que peut jouer l'harmonisation de la réglementation et des normes du secteur des transports en favorisant le commerce interprovincial et international, et les deux provinces se sont engagées à travailler à la réduction des obstacles techniques et économiques qui gênent ou limitent le commerce, en misant sur le succès qu'a connu l'entente de 2000 susmentionnée. Plus particulièrement, les deux provinces ont convenu de faire le nécessaire afin de permettre la mise en œuvre de mesures harmonisées découlant du *Code canadien de sécurité* ou d'autres initiatives et d'améliorer la coordination des normes concernant les véhicules lourds, y compris l'harmonisation des poids et dimensions des véhicules, des configurations de véhicules et des permis de poids excédentaire et de dimensions hors-norme.

Grâce à cette entente, onze mesures d'harmonisation additionnelles ont été adoptées ou ont fait l'objet d'une révision attentive. De plus, les deux provinces travaillent actuellement à trois autres mesures : les pneus simples à bande large, les longs trains routiers et les limiteurs de vitesse de poids lourds.

En outre, l'Ontario et le Québec examinent d'autres possibilités d'harmonisation de la réglementation des transports dans le cadre de leurs travaux conjoints sur un accord commercial complet entre les deux provinces et de leurs travaux sur la Porte continentale et le Corridor commercial Ontario-Québec.

Initiatives d'harmonisation régionale : Entente entre la Colombie-Britannique et l'Alberta sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'œuvre (TILMA) (2007)

Cette entente prendra plein effet en avril 2009. Elle est unique du fait qu'elle exige que les provinces procèdent à l'annulation des mesures susceptibles de nuire ou de porter atteinte au commerce, aux investissements et à la mobilité de la main-d'œuvre entre l'Alberta et la Colombie-Britannique. Des travaux sont en cours afin de créer une liste de toutes les mesures en matière de transport qui sont soit exclues de l'entente TILMA, soit acceptées en tant qu'objectif légitime de l'une ou l'autre des provinces. Toutes les mesures qui ne figurent pas dans cette liste seront mutuellement acceptées par les deux provinces, à partir de la date d'entrée en vigueur. On prépare actuellement des modifications législatives conformément à cette entente et on devrait apporter des modifications réglementaires au cours de la prochaine année.

Modifications du PE 2008

Les modifications proposées au PE national ont été approuvées par le Conseil des ministres en avril 2008; elles prévoient l'augmentation de la charge admissible pour les pneus simples à bande large de nouvelle génération, l'autorisation d'un allongement des camions et des remorques afin de permettre l'installation de dispositifs améliorant l'aérodynamisme et l'uniformisation des largeurs permises en vue de tenir compte des rétroviseurs et d'autres accessoires.

d) Propositions en cours

Lignes directrices nationales pour des configurations de véhicules supplémentaires

Le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules élabore des lignes directrices pour des configurations de véhicules supplémentaires qui seront révisées par le Conseil des ministres. Ces lignes directrices doivent servir de mécanisme d'harmonisation des poids et dimensions des véhicules circulant sur les routes d'un nombre restreint de gouvernements. Elles répondent à une préoccupation particulière de l'Alliance canadienne du camionnage concernant la difficulté d'en venir à un consensus avec tous les gouvernements en ce qui a trait aux véhicules qui échappent à l'enveloppe budgétaire du PE.

Entente de l'Atlantique sur les conditions des permis spéciaux pour le déplacement des véhicules et des charges indivisibles de dimensions hors-norme

Une proposition, qui sera examinée par les ministres de l'Atlantique, a été finalisée afin de permettre l'établissement de conditions communes de permis pour le déplacement des véhicules et des charges indivisibles de dimensions hors-norme dans la région (Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-Labrador). Cette proposition comprend des normes communes pour les véhicules d'accompagnement, la signalisation, l'éclairage, les marques sur la chaussée et les contraintes opérationnelles.

8. Progrès et conclusions de l'harmonisation de la réglementation des poids et dimensions des véhicules lourds

Les efforts continus et concertés de tous les gouvernements, avec l'appui important des intervenants, ont permis de réaliser des progrès importants en ce qui concerne les politiques sur les poids et dimensions des véhicules lourds au Canada (reportez-vous aux appendices A et B). Même si la réglementation n'est pas uniforme, on a fait des progrès significatifs et continus vers la simplification et l'harmonisation des principaux éléments du cadre réglementaire.

- Maintenant, les limites de dimensions applicables aux configurations de véhicules les plus couramment utilisées dans le transport interprovincial sont virtuellement uniformes d'un bout à l'autre du Canada (reportez-vous à l'appendice A).
- Même si les limites de poids de l'Est canadien demeurent plus élevées que celles de l'Ouest canadien, la réglementation a été simplifiée et harmonisée grâce à des ententes régionales dans l'Est (reportez-vous à l'appendice B).
- La compatibilité de la réglementation canadienne des dimensions avec celle des États-Unis a été maintenue afin d'appuyer le commerce Nord-Sud qui est d'une importance vitale.
- Des progrès ont été réalisés dans l'harmonisation de conditions de permis spéciaux pour le déplacement des véhicules de poids excédentaire et de dimensions hors-norme.

9. Conclusions

Les ministres des Transports se penchent sur un processus continu d'harmonisation des codes réglementaires et d'élimination de toutes les normes et réglementations qui représentent des obstacles injustifiés au commerce dans le secteur du transport et dans l'économie nationale. Les ministres ont approuvé un certain nombre d'initiatives d'harmonisation de la réglementation au début de 2008 et ils travaillent sur onze autres initiatives accompagnées de dates d'échéance en 2008 et en 2009. De solides structures ont été créées afin de poursuivre l'harmonisation de la réglementation et la contribution des intervenants est assuré. L'harmonisation de la réglementation dans les transports continuera de progresser en fonction de la demande en matière de nouvelles infrastructures matérielles, de l'évolution des technologies dans le domaine des équipements, et des changements sur le plan des pratiques et structures commerciales.

Appendice A : Limites réglementaires des dimensions des véhicules en 1992 et en 2008

Selon les modalités du protocole d'entente (PE) sur les poids et dimensions des véhicules, les provinces et territoires ne sont pas tenus d'adopter les limites spécifiques de dimensions indiquées dans l'accord, mais ils doivent veiller à ce que leurs règlements ne soient pas plus restrictifs que les normes nationales sur les véhicules voyageant sur leurs réseaux routiers désignés. Toutefois, depuis que le PE d'origine a été paraphé en 1988, le nombre de limites du PE adoptées par les gouvernements a augmenté de façon régulière et substantielle.

Les tableaux qui suivent présentent les limites relatives de dimensions contenues dans le PE, ainsi que les limites réglementaires réelles adoptées dans chacun des gouvernements en 1992 et en 2008.

- Les cases en vert représentent les provinces et territoires qui ont adopté les limites de dimensions du PE.
- Les cases en blanc représentent les provinces et territoires qui ont conservé ou adopté des limites de dimensions moins strictes que celles du PE.

Comme le montre le tableau 2008, les limites de dimensions des véhicules commerciaux sont pratiquement uniformes d'un bout à l'autre du Canada.

1992

Dimensions maximales (en mètres)

	PE	Yn	Nt	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.
Hauteur hors-tout	4,15	4,2	4,2	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Largeur hors-tout	2,6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Longueur hors-tout													
Camion porteur	12,5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	12,2	*
Camion avec remorque classique	23	22	21	*	*	*	*	*	*	21	*	NR	*
Camion avec remorque semi-portée	23	*	22	*	*	*	*	*	*	21	*	*	*
Tracteur semi-remorque	23	25	22	*	25	*	*	*	*	21	*	*	*
Train double de type A	23	25	25	25	25	25	25	*	*	*	*	*	*
Train double de type B	23	25	25	25	25	25	25	*	*	*	*	*	*
Train double de type C	23	25	25	25	25	25	25	*	*	*	*	*	*
Longueur de la remorque													
Remorque classique	12,5	13,5	NR	*	*	16,2	*	*	14,65	14,65	14,65	NR	NR
Semi-remorque	14,65	13,5	NR	16,2	16,2	16,2	16,2	*	15,5	*	*	*	*
Longueur de la caisse													
Camion avec remorque classique ou semi-portée	18,5	NR	NR	*	*	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR
Train double de type A	18,5	NR	NR	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Train double de type B	20	NR	NR	*	*	*	*	*	18,5	*	*	*	*
Train double de type C	20	NR	NR	*	*	*	18,5	*	18,5	18,5	18,5	*	18,5
Porte-à-faux arrière effectif													
Camion porteur	4	*	*	*	*	*	NR	*	*	NR	*	*	*
Semi-remorque	35 % de l'emp ¹	*	*	*	*	*	*	*	*	NR	*	*	*
Empattement (emp¹)													
Tracteur (min.)	3	*	*	*	*	*	*	NR	*	2,4	*	*	*
Tracteur (max.)	6,2	NR	*	*	*	*	*	NR	NR	NR	*	*	*
Remorque classique (min.)	6,5	NR	NR	6,25	*	*	6,25	NR	NR	NR	6,25	6,25	*
Semi-remorque (max.)	12,5	NR	NR	*	*	*	*	NR	*	NR	*	*	*
Semi-remorque (min.)	6,5	NR	NR	6,25	6,25	*	6,25	NR	NR	NR	6,25	6,25	*
Semi-remorque — essieu tridem (min.)	9,5	NR	NR	6,25	6,25	6,5	6,25	NR	NR	NR	*	*	*

Légende : * Comme dans le PE NR Non réglementé

2008

Dimensions maximales (en mètres)

	PE	Yn	Nt	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.
Hauteur hors-tout	4,15	4,2	4,2	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Largeur hors-tout	2,6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Longueur hors-tout													
Camion porteur	12,5	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Camion avec remorque classique	23	*	21	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Camion avec remorque semi-portée	23	*	21	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Tracteur semi-remorque	23	*	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Train double de type A	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Train double de type B	25	26	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Train double de type C	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Longueur de la remorque													
Remorque classique	12,5	*	NR	*	*	16,2	*	*	14,65	*	*	*	*
Semi-remorque	16,2	*	NR	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Longueur de la caisse													
Camion avec remorque classique ou semi-portée	20	*	NR	*	*	*	*	NR	NR	*	*	*	*
Train double de type A	20	*	NR	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Train double de type B	20	*	NR	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Train double de type C	20	*	NR	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Porte-à-faux arrière effectif													
Camion porteur	4	*	*	*	*	*	*	NR	*	*	*	*	*
Semi-remorque	35 % de l'emp ^t	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Empattement (emp^t)													
Tracteur (min.)	3	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Tracteur (max.)	6,2	NR	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Remorque classique (min.)	6,25	*	3 m	*	*	*	*	NR	NR	*	*	*	*
Semi-remorque (max.)	12,5	*	NR	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Semi-remorque (min.)	6,25	*	5 m	*	*	*	*	*	NR	*	*	*	*

Légende : * Comme dans le PE NR Non réglementé

Appendice B : Limites réglementaires de poids en 1992 et en 2008

Selon les modalités du protocole d'entente (PE) sur les poids et dimensions des véhicules, les provinces et territoires ne sont pas tenus d'adopter les limites spécifiques des poids indiquées dans l'accord, mais s'engagent à veiller à ce que leurs règlements ne soient pas plus restrictifs que les normes nationales sur les véhicules qui voyagent sur leurs réseaux routiers désignés..

Les tableaux qui suivent présentent les limites de poids contenues dans le PE, ainsi que les limites réglementaires réelles adoptées dans chacun des gouvernements en 1992 et en 2008.

- Les cases en vert représentent les provinces et territoires qui ont adopté les limites de poids du PE.
- Les cases en blanc représentent les provinces et territoires qui ont conservé ou adopté des limites de poids moins strictes que la norme du PE.
- Les cases en brun représentent les provinces et territoires qui ont conservé ou adopté des limites de poids supérieures à celles du PE, mais à propos desquelles les provinces et territoires se sont entendus dans le cadre d'un accord régional d'harmonisation.

Comme le montre le tableau 2008, il y a eu baisse substantielle des variations entre les limites de poids d'un bout à l'autre du Canada à la suite de l'acceptation du PE national et des accords régionaux d'harmonisation.

1992

Limites de poids (en kilogrammes)

Poids brut du véhicule	PE	Yn	Nt	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.
Camions — 3 essieux	22 500	26 900	22 500	26 100	24 300	23 000	23 300	28 100	27 250	*	27 500	26 000	26 100
Tracteur semi-remorque - 3 essieux	23 700	*	*	*	*	*	*	28 300	*	23 500	23 000	*	*
- 4 essieux	31 600	*	*	32 800	*	*	*	37 800	*	32 500	32 000	*	*
- 5 essieux	39 500	44 000	*	*	*	*	*	47 200	45 000	40 500	46 500	40 600	40 500
- 6 essieux	46 500	54 000	*	*	*	*	*	56 000	55 000	49 500	53 000	49 700	49 500
Train de type A - 5 essieux	39 700	*	37 500	38 000	*	*	*	47 500	*	*	43 500	*	*
- 6 essieux	47 600	*	*	*	*	*	*	56 000	*	*	48 000	*	*
- 7 essieux	53 500	63 500	*	*	*	*	*	63 300	57 500	*	53 500	53 400	*
- 8 essieux	53 500	63 500	*	*	*	*	*	63 500	57 500	*	54 000	53 400	*
Train de type B - 6 essieux	48 600	*	*	*	*	*	*	56 000	*	*	49 000	*	50 600
- 7 essieux	56 500	63 500	*	*	*	*	*	63 300	59 000	*	*	*	*
- 8 essieux	62 500	63 500	*	63 500	*	*	*	63 500	59 000	*	*	62 400	*
Train de type C - 5 essieux	41 900	45 500	41 900	*	*	*	*	47 500	*	*	43 500	*	39 700
- 6 essieux	49 800	54 600	49 800	*	*	*	*	56 000	*	*	48 000	*	48 600
- 7 essieux	54 600	60 500	57 700	*	*	*	*	63 300	57 500	*	53 500	53 400	53 500
- 8 essieux	58 500	60 500	*	*	60 500	*	*	63 500	57 500	*	54 000	53 400	53 500
Camion porteur avec remorque semi-portée - 6 essieux	43 500	55 500	46 500	51 000	45 300	*	PS	56 000	50 000	NP	NR	NP	47 100
Camion porteur avec remorque classique - 5 essieux	39 500	43 700	*	43 100	42 500	*	PS	47 500	45 500	41 500	41 000	NP	43 100
- 7 essieux	53 500	63 300	*	57 100	*	62 500	PS	63 300	55 500	56 500	50 000	NP	57 100
Charges par essieu													
Essieu directeur — tracteurs	5 500	9 000	*	*	*	*	*	9 000	9 000	9 000	5 000	*	9 100
Essieu directeur — camions	5 500	9 000	*	9 100	7 300	*	*	9 000	*	8 000	8 000	8 000	8 000
Essieu simple — pneus jumelés	9 100	10 000	*	*	*	*	*	10 000	10 000	9 000	9 000	*	*
Essieu tandem — écartement de 1,2 m	17 000	16 800	*	*	*	*	*	17 000	17 500	16 000	16 000	*	*
Essieu tandem — écartement de 1,8 m	17 000	19 100	*	*	*	*	*	19 100	20 000	18 000	*	18 100	18 000
Essieu tridem — écartement de 2,4 m	21 000	21 300	*	24 000	*	*	*	21 300	23 000	20 500	NR	*	*
Essieu tridem — écartement de 3,0 m	23 000	24 000	*	24 000	*	*	*	23 000	25 000	20 500	NR	*	*
Essieu tridem — écartement de 3,7 m	24 000	*	*	*	*	*	*	24 800	27 000	22 500	NR	NP	27 000

Légende : * Comme dans le PE NR Non réglementé NP Non permis PS Permis spécial nécessaire

2008

Limites de poids (en kilogrammes)

Poids brut du véhicule	PE	Yn	Nt	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	
Camions — 3 essieux	24 500	26 000	22 500	26 000	24 300	*	24 300	28 100	25 250	26 000	26 000	26 000	26 000	
Tracteur semi-remorque	- 3 essieux	23 700	25 500	*	*	*	*	26 800	25 500	*	*	*	*	
	- 4 essieux	31 600	34 600	*	32 800	*	*	36 300	33 500	32 600	32 600	32 600	32 600	
	- 5 essieux	39 500	43 700	*	*	*	*	45 900	41 500	41 500	41 500	41 500	41 500	
	- 6 essieux	46 500	48 600	*	*	*	*	55 000	49 500	49 500	49 500	49 500	49 500	
Train de type A	- 5 essieux	41 900	45 500	39 700	38 000	*	*	*	45 500	*	*	*	*	
	- 6 essieux	49 800	53 500	47 600	*	*	*	*	53 500	50 800	50 800	50 800	50 800	
	- 7 essieux	53 500	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
	- 8 essieux	53 500	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Train de type B	- 6 essieux	48 600	53 700	*	*	*	*	56 000	53 000	50 600	50 600	50 600	50 600	
	- 7 essieux	56 500	62 800	*	*	*	*	60 300	59 000	59 500	59 500	59 500	59 500	
	- 8 essieux	62 500	63 500	63 500	63 500	63 500	*	63 500	*	*	*	*	*	
Train de type C	- 5 essieux	41 900	45 500	41 900	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
	- 6 essieux	49 800	54 600	49 800	*	*	*	*	53 500	50 800	50 800	50 800	50 800	
	- 7 essieux	54 600	60 500	57 700	*	57 700	*	*	55 500	55 600	55 600	55 600	55 600	
	- 8 essieux	58 500	60 500	*	60 500	60 500	60 500	60 500	*	*	*	*	*	
Camion avec remorque semi-portée	- 6 essieux	45 250	50 400	48 600	47 000	45 300	*	45 300	56 000	49 500	47 000	47 000	47 000	47 000
Camion avec remorque classique	- 5 essieux	41 250	45 500	40 700	43 000	42 500	42 450	41 300	47 500	43 500	43 000	43 000	43 000	43 000
	- 7 essieux	53 500	57 400	*	57 000	55 300	*	55 300	63 300	55 500	*	*	*	*
Charges par essieu														
Essieu directeur — tracteurs	5 500	*	*	*	*	*	*	*	7 700	*	*	*	*	*
Essieu directeur — camions	7 250	7 300	7 300	9 100	7 300	*	7 300	9 000	*	8 000	8 000	8 000	8 000	
Essieu simple — pneus jumelés	9 100	10 000	*	*	*	*	*	10 000	10 000	*	*	*	*	
Essieu tandem — écartement de 1,2 m	17 000	17 900	*	*	*	*	*	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	
Essieu tandem — écartement de 1,8 m	17 000	19 100	*	*	*	*	*	19 100	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	
Essieu tridem — écartement de 2,4 m	21 000	24 000	*	24 000	*	*	*	21 300	*	*	*	*	*	
Essieu tridem — écartement de 3,0 m	23 000	24 000	24 000	24 000	24 000	*	*	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	
Essieu tridem — écartement de 3,7 m	24 000	*	*	*	*	*	*	26 000	26 000	26 000	26 000	26 000	26 000	

Légende :

* Comme dans le PE

Harmonisation régionale

Appendice C : Chronologie des ententes sur la réglementation des transporteurs routiers

Portée nationale

Septembre 1987

Entente sur un Code canadien de sécurité

Incidences :

Entente sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un *Code canadien de sécurité (CCS)* qui favorise la sécurité des transports routiers et l'efficacité de ce secteur d'activité et qui permet d'uniformiser les normes de sécurité dans ce domaine au Canada.

Février 1988

Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules

Incidences :

Établissement de normes nationales sur les poids et dimensions des poids lourds les plus courants qui circulent d'une province à l'autre (tracteurs semi-remorques et trains doubles).

Septembre 1991

Modification du Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules

Incidences :

Extension de la portée des normes nationales à quatre autres configurations (camions porteurs, camions avec remorque, autocars).

Septembre 1991

Protocole d'entente sur l'inspection périodique et obligatoire des véhicules commerciaux

Incidences :

Établissement de programmes communs d'inspection obligatoire des véhicules automobiles et de la reconnaissance des inspections de véhicules effectuées par d'autres gouvernements.

Septembre 1993

Protocole d'entente concernant une révision de la réglementation des transports

Incidences :

Engagement d'examiner la réglementation des transports suivant un processus, des critères et un cadre communs, et de travailler avec les intervenants à assurer la cohérence des règlements selon un même ensemble de principes.

Juillet 1994

Modification du Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules

Incidences :

Extension de la longueur limite des semi-remorques à 16,2 m (53 pi) et de la longueur hors-tout des trains doubles à 25 m (82 pi).

Juin 1997

Modification du Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules

Incidences :

Extension de la longueur maximale de la caisse des camions avec remorque et modification de plusieurs contrôles de dimensions pour répondre aux préoccupations des intervenants de l'industrie en matière d'exploitation.

Septembre 2001

Protocole concernant la cohérence nationale dans les normes de sécurité des transporteurs routiers

Incidences :

Priorité donnée à l'élaboration, à la révision et à la mise en œuvre des normes du CCS relatives au seuil de poids, à l'arrimage des cargaisons, aux heures de service et aux cotes de sécurité des transporteurs. Adoption d'une méthode pour l'élaboration, la révision, l'approbation et la mise en œuvre des normes du CCS.

Septembre 2002

Modification des normes du Code canadien de sécurité relatives aux heures de service et aux cotes de sécurité des transporteurs

Incidences :

Approbation de l'apport de modifications aux normes du CCS relatives aux heures de service et aux cotes de sécurité des transporteurs, compte tenu des résultats de recherches et de l'avis des intervenants.

Septembre 2004

Modification du Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules

Incidences :

Augmentation de la longueur maximale de la boîte de chargement des trains doubles de type A à 20 mètres et extension de l'application des normes prévues dans le protocole d'entente aux véhicules de plaisance.

Septembre 2004

Modification de la norme du Code canadien de sécurité sur l'arrimage des cargaisons

Incidences :

Approbation de l'apport de modifications à la norme du CCS sur l'arrimage des cargaisons pour uniformiser les exigences canadiennes et américaines.

Avril 2008

Modification du Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules

Incidences :

Augmentation de la charge admissible pour les pneus simples à bande large de nouvelle génération, autorisation d'un allongement des camions et des remorques afin de permettre l'installation de dispositifs qui améliorent l'aérodynamisme, et uniformisation des largeurs permises en vue de tenir compte des rétroviseurs et d'autres accessoires.

Portée régionale

Août 2000

Entente entre l'Ontario et le Québec sur les poids et dimensions des véhicules

Incidences :

Harmonisation des limites de poids et de dimensions de certains véhicules circulant communément dans les deux provinces. L'entente est entrée en vigueur en janvier 2001.

Juin 2001

Entente sur les limites de poids et de dimensions uniformes au Canada atlantique

Incidences :

Adoption d'une réglementation uniforme des poids et dimensions des véhicules par les quatre provinces de l'Atlantique, accompagnée d'un plan de transition qui s'étend jusqu'au 31 décembre 2009.

Novembre 2002 — Ouest canadien

Protocole d'entente sur l'harmonisation des conditions des permis spéciaux de poids excédentaire et dimensions hors-norme

Incidences :

Améliorer la compatibilité des conditions des permis spéciaux délivrés pour le transport de charges indivisibles de poids excédentaire et dimensions hors-norme dans la région (en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba).

Novembre 2002 — Ouest canadien

Protocole d'entente sur l'harmonisation des conditions des permis spéciaux pour le transport de balles de foin

Incidences :

Adoption de conditions communes en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba pour le transport de balles de foin dans la région (en vertu de permis spéciaux).

Avril 2006 — Colombie-Britannique et Alberta

Entente entre la Colombie-Britannique et l'Alberta sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'œuvre

Incidences :

Harmonisation des mesures prises par ces deux provinces, y compris leur réglementation des transports, pour lever les obstacles qui nuisent ou portent atteinte au commerce entre ces dernières. L'entente prendra plein effet en avril 2009.

Août 2006

Entente entre l'Ontario et le Québec sur les poids et dimensions des véhicules

Incidences :

Onze mesures élaborées pour l'harmonisation de la réglementation des transports routiers, y compris des aspects du *Code canadien de sécurité*, des poids et dimensions réglementaires et des permis spéciaux. Les deux provinces travaillent actuellement à trois autres mesures : les pneus simples à bande large, les longs trains routiers et les limiteurs de vitesse de poids lourds.

Août 2007

Entente des provinces de l'Atlantique sur les conditions des permis spéciaux pour le déplacement des véhicules et des charges indivisibles de dimensions hors-norme (en cours)

Incidences :

Établissement de conditions communes de permis pour le déplacement de charges indivisibles de dimensions hors-norme dans la région (Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-Labrador), y compris des normes communes pour les véhicules d'accompagnement, la signalisation, l'éclairage, les marques sur la chaussée et les contraintes opérationnelles.